

La incertidumbre marca el sector de la movilidad y el transporte para el 2023

2023 se presenta con gran incertidumbre para el sector de la movilidad y el transporte debido a la inestable situación a nivel mundial que está generando una inflación muy elevada. Este factor junto al galimatías legislativo entre las diferentes comunidades autónomas aumenta la inestabilidad.

Juan Díaz.



Movilidad y Transporte

elEconomista.es



Vehículos VTC y taxis en Madrid. Europa Press

El año 2023 se presenta extraño y con incertidumbre en todas las divisiones del sector del transporte, que son incapaces de dar un pronóstico certero con seguridad. Esto se debe a que viven más al día que nunca debido a la inestabilidad política que se está viviendo actualmente. Por otra parte, y aunque pueda resultar contradictorio también hay sectores como el de la aviación que esperan que este sea el año de la recuperación, alcanzando números cercanos a los de post pandemia. *elEconomista Movilidad y Transporte* ha hablado con la asociación de líneas aéreas (ALA), Unauto, la patronal del taxi de España, Astic y Uno logística para conocer de primera mano las previsiones del sector de la movilidad y el transporte en este recién estrenado 2023.

Aéreo

En primer lugar, las previsiones del sector aéreo ofrecidas por Javier Gandara, presidente de la patronal de líneas aéreas ALA son, *a priori*, positivas. Y pondrían sobre la mesa una recuperación del sector superando en un 4% las previsiones de demanda con respecto a las cifras registradas en el año 2019. "El 2023 podría ser el año en el que lleguemos a niveles de 2019, que, como yo siempre recuerdo, fue el año en el que se marcó el récord histórico de tráfico aéreo en España, con 275 millones de pasajeros" declara Gándara en una entrevista. Desde la asociación de líneas aéreas consideran que "es razonable esperar que lleguemos a los niveles de 2019 y si no es en el 2023 como muy tarde será en el 2024", apunta Gándara.

Así bien, aunque las previsiones del sector aéreo en un principio son positivas, ALA las mira con prudencia, ya que a pesar de que lo vivido a causa del Covid-19 ha incentivado las ganas de viajar de las personas actualmente existe una triple amenaza que afecta directamente a la renta disponible en los hogares y, por tanto, genera una gran incertidumbre dentro del sector aéreo. La amenaza se concreta en tres factores: la inflación, el coste de la energía, que traducido al sector aéreo supone directamente un 30% de sus costes fijos, puesto que corresponde al combustible y el encarecimiento de los tipos de in-

El sector aéreo prevé superar en un 4% los datos de demanda del 2019 este 2023

terés y, con él, las hipotecas y su consiguiente reducción de la renta disponible de las familias. Desde ALA, a pesar de lo indicado anteriormente, también apuntan a que, dentro de los gastos adicionales de los consumidores, viajar se encuentra el primero en la lista de prioridades de las personas.

VTC Y Taxi

El sector del taxi y el del VTC (Vehículo de Transporte con Conductor) no parece que vayan a firmar la paz este 2023 y siguen con una lucha en las distintas comunidades autónomas, en la que da la sen-

Movilidad y Transporte

elEconomista.es

sación de que es imposible encontrar un punto medio en el que convivan las dos modalidades de transporte y las visiones son diametralmente opuestas.

El sector del taxi para el 2023 principalmente espera que la administración regule lo que desde la Asociación Nacional del Taxi consideran cómo "competencia desleal", haciendo referencia a las VTC. "La incertidumbre sería la palabra que define la situación de cerca de 70.000 titulares de licencias en el territorio español. Probablemente estemos hablando entorno a 100.000 familias que dependen directamente del sector del taxi", declara Julio Sanz, su presidente. Desde la Asociación Nacional del Taxi confían en las elecciones autonómicas y nacionales para que las distintas regulaciones se decanten a favor de lo que para ellos es "un servicio que procura empleos fijos y estables, en lugar de la precariedad que procuran otros tipos de trabajo amparados por las plataformas." Apunta Sanz, no obstante, que es importante recalcar que a pesar de la incertidumbre el sector del taxi también reconoce que actualmente se da un buen servicio y el sector está en un buen momento.

Mientras que el taxi denuncia de facto la situación que vive esta modalidad de transporte en Madrid

La guerra entre el VTC y el taxi continuará dividiendo a las autonomías en el 2023

y Andalucía, a la vez que aplaude la legislación establecida en Barcelona, alegando ilegalidad y competencia desleal, las empresas de VTC rechazan de pleno legislaciones como la puesta en marcha en la Generalitat de Cataluña y celebran la "alfombra roja puesta por los gobiernos de Madrid y Andalucía a los vehículos con conductor". Esta defensa está sustentada en la "libertad individual y el libre mercado", al contrario de lo que opinan desde el sector del taxi. José Manuel Berzal, presidente de UNAUTO VTC, lo tiene claro: "La nueva movilidad, moderna, segura y sostenible que presenta el sector del VTC ha venido a implementar el servicio que da el taxi desde hace muchos años y también a los servicios públicos de transporte colectivo."

Otro punto controvertido es el régimen sancionador, mientras que el sector del taxi se queja de su inexistencia. Unauto VTC advierte que esta normativa es demasiado estricta en algunas comunidades autónomas.

Carretera y logística

Por su parte, la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) considera que las ten-



Repartidor cargando la carretilla. Álex Zea

siones geopolíticas en curso, la inflación en constante aumento y la crisis energética están generando un efecto dominó en las economías de medio mundo -incluida la española- que, según apuntan varios organismos analistas, podría experimentar una "recesión técnica". El 2023, por tanto, será un año muy difícil para nuestro sector, ya que todos estos acontecimientos que están poniendo en jaque a la economía mundial están provocando una caída de la producción de bienes y también

Movilidad y Transporte

elEconomista.es



Camiones en carretera. Luis Moreno

del consumo en toda Europa, "sobre todo en las economías más fuertes como Alemania, Francia y Reino Unido", afirma Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC. Una ralentización del consumo que se traduce en una menor demanda de los servicios de transporte de mercancías por carretera. Los últimos datos de los que se dispone, provenientes de IRU y las consultoras Transport Intelligence y Upplly, sitúan en poco más del 1% el crecimiento del transporte de mercancías por carretera en Europa para 2023.

En el caso de las empresas españolas que realizan transporte terrestre internacional de carga, el impacto negativo será menor que en el ámbito doméstico. El motivo: afortunadamente España sigue siendo una potencia exportadora de primer nivel y no se debe pasar por alto que el 75% de las mercancías que exportamos a Europa siguen viajando en camión, es decir, a través de la carretera.

Lo señalado por ASTIC va de la mano con la valoración de lo que se espera para el 2023 en el sector logístico, donde las previsiones no son halagüeñas. "Aunque aún es pronto para hablar de cifras concretas, sabemos que la complicada situación económica provocada por los elevados niveles de inflación y el escenario de incertidumbre actual seguirá teniendo un impacto directo en el consumo de los hogares y en las cuentas de resultados de las empresas", enfatiza Francisco Aranda Manzano presidente de UNO, Organización Empresa-

rial de Logística y Transporte. A esto hay que sumar que también afectará el incremento de la presión fiscal que ha aprobado el Gobierno para el año próximo, lo cual frena tanto las inversiones como la creación de empleo.

Según las estimaciones de UNO, todo apunta a que el comercio electrónico seguirá bajando durante la primera mitad de 2023, aunque habrá que esperar a hacer un análisis profundo de las últimas semanas del 2022 y de la campaña de rebajas de enero para confirmarlo. No obstante, hasta el momento la caída en el número de envíos ya se sitúa

El sector logístico espera una bajada importante del número de envíos para el 2023

en un 6% menos respecto al mismo periodo del año anterior.

En lo relativo a legislación, la patronal apunta que es fundamental que se regulen las zonas de bajas emisiones para este 2023 y se esclarezca cómo se implantarán los peajes. Por último, creen que van a tener que "luchar" contra la *tasa Colau* planteada por el Ayuntamiento de Barcelona al *e-commerce*. "Es una medida que solo provoca daños a un sector que aporta soluciones", asegura Francisco Aranda.